

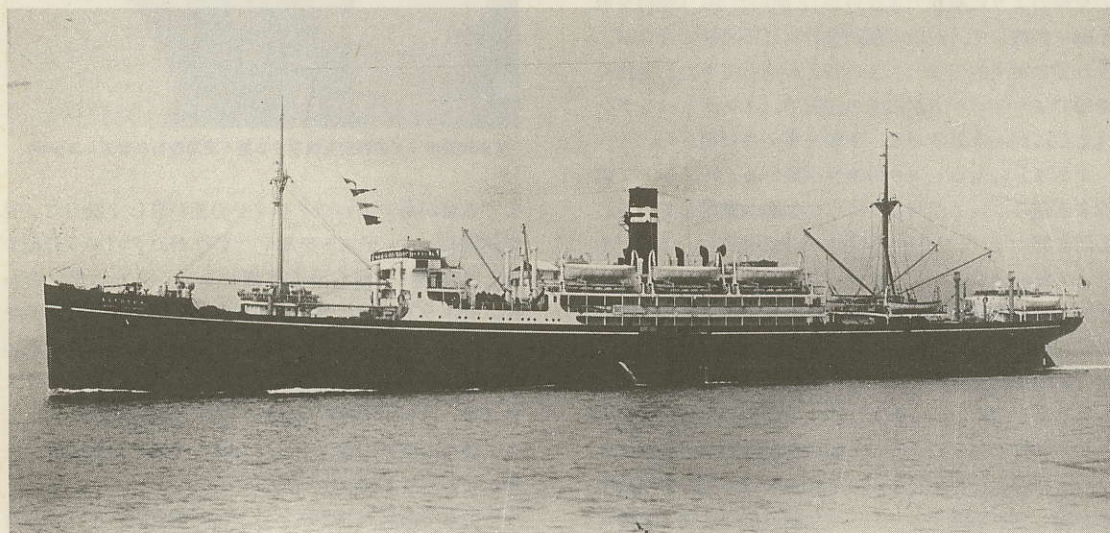
日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑫

by Michio Yamada

第12回 初代“さんとす丸”を解剖する ②

山田 廸生 (日本海事史学会理事)



“さんとす丸”級の3番船“もんでびでお丸”。

蚕棚式仮設二段ベッドの居住性

客船史の主人公は客船自体であり、それを造った造船家であり、それを運航した海運人である。しかし、移民船史の主人公は無名の移民たち、すなわち蒼氓(民の意)であり、またそうでなければならぬ。筆者は本稿を書くにあたり常にこの姿勢で臨むよう心がけてきたが、もし読者諸賢がこれを感じとれないとしたら、それは筆者の筆力が足りないせいである。

蒼氓は“声なき民”である。客室の居住性が悪いからといって、現代のクルーズ客船の船客のように面と向かって船側にクレームをつけたりはしない。

こうしたこともあり、“声なき民”に対する処遇は明治、大正期よりは改善されたとはいえ、やはり貧相なものであった。この時代は国全体が貧しかったこともあろう。その処遇の一端はステアリッジ(三等客室)の仕様に如実に現われている。

“さんとす丸”級のステアリッジは、むろん貨物倉と兼用である。客室仕様はすべて仮設の2段ベッド。俗に「蚕棚」と呼ばれる方式だ。この「蚕棚」の呼称については前回引用した石川達三の「蒼氓」の一節では“鳥

籠のような”とあり、“蚕棚のような”とはしていない。養蚕が身近だった時代の通称であろうが、定着したのは案外新しいのではないか。

ベッドには毛布、布団、シーツなど寝具一式が整っており、シーツは週1回取り替えられた。石川達三の取材手記「最近南米往来記」(1931年昭文閣書房刊、中公文庫に収録されている)には、布団は「藁蒲団」だったとある。藁を詰めたマットレス状のものを敷き布団に用いたようだ。藁布団は保温性と通気性に優れており、東北地方では戦後まで使われていたという。重量も軽いので仮設ベッドには向いていた。航海中の大掃除のときには、藁布団をオープン・デッキにかつぎ上げて、日光に晒したという。

ベッドの大きさについては、サイズがどのくらいだったか記録がない。「船舶検査法施行細則」制定時の日本では、ステアリッジは二段床敷方式が標準であったから、欧米の移民船のように蚕棚ベッドの仕様についての詳細な決まりはなかった。これについての基準が設けられたのは、1934年(昭和9年)公布の「船舶安全法」の時代になってからのことだ。「船舶設備規程」第93条に、三等客室のベッドの単位面積は“一人二付キ1.10平方メートル以上ノ寝台ヲ備フベシ”と明記されている(寸法の記載は

ない)。

「移民運送船之研究」(1930年外務省通商局刊)によると、移民船の検査規定が詳細かつ厳格な英国での同時期のルールでは、ベッドは堅牢にして、長さ6フィート(1.83メートル)、幅22インチ(0.56メートル)以上のもの、と決められていた。このサイズはフランスの移民船の場合も同じで、ドイツでは長さ1.83メートル、幅0.5メートル以上となっている。上段ベッドと下段ベッドの間隔は、英国船では2フィート6インチ(76センチ)以上、フランス船では70センチ以上となっており、ほかもほぼその見当である。

また英米独船のルールには、ベッドは二段をこえて重ねてはならない、という1項もあった。

“さんとす丸”級のそれぞれのベッドの四周は、厚手のカーテンで仕切られていた。たいていの場合ステアリッジには家族単位まとまって入居するので、ベッドの仕切りカーテンをはずし、外周だけを囲って一家のテリトリーを形成するのが常であった。

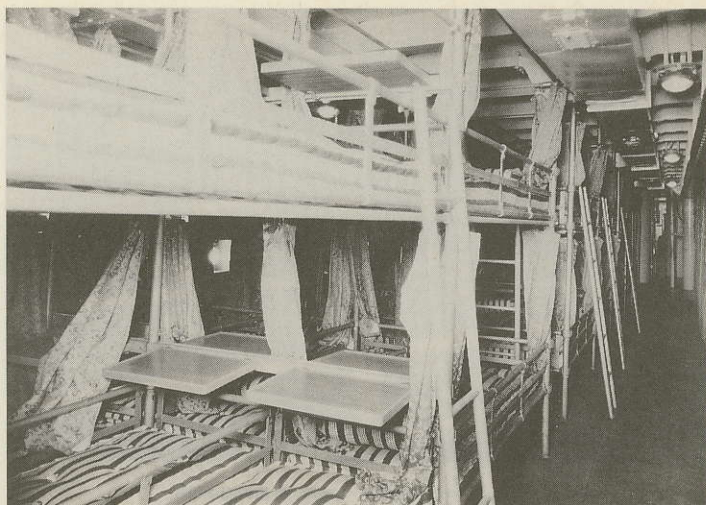
それにしても、これだけの設備ではプライバシーは保てない。寄港中、荷役人足に乳房をつかまれた娘の話が「蒼氓」に出てくるが、血の気の多い男にいたずらをされる女性もいたらしい。移民たちの自治組織に風紀係や監視係が設けられているのは、裏を返せばこういったケースがあったことを示している。若い女性には特に辛い航海だったのである。

大正、昭和初期の大阪商船の「南米航路案内」を見ると、携帯品の項に「婦人は必ず猿股を御用意さるゝこと」と書いてあるが、目的はこうしたトラブルを防ぐためだった。女性の下着を「猿股」というのも妙だが、当時の女性はこの種の下着を用いなかったから、適当な表現が見つからなかったのだろう。

焦熱地獄だったステアリッジ

プライバシーもさることながら、移民たちを最も苦しめたのは客室内の暑さである。戦前的大阪商船の西航南米東岸航路は、香港からダーバンまでは熱帯亜熱帯海域だ。したがってサントスまでの約1カ月半の航程のうち、1カ月間は酷暑との闘いとなる。

“さんとす丸”級の換気装置は、通風筒による自然通風と扇風機だけである。香港を過ぎると気象・海象状態を見て、ハッチ・カバーを外して外気を入れたりしたが、それでも上甲板のステアリッジは室温が上昇し、焦熱



戦後の南米移民船「あめりか丸」のステアリッジ(三等客室)用仮設二段ベッド。いわゆる「蚤棚」と呼ばれるもので、四周のカーテンでかろうじてプライバシーを保った。

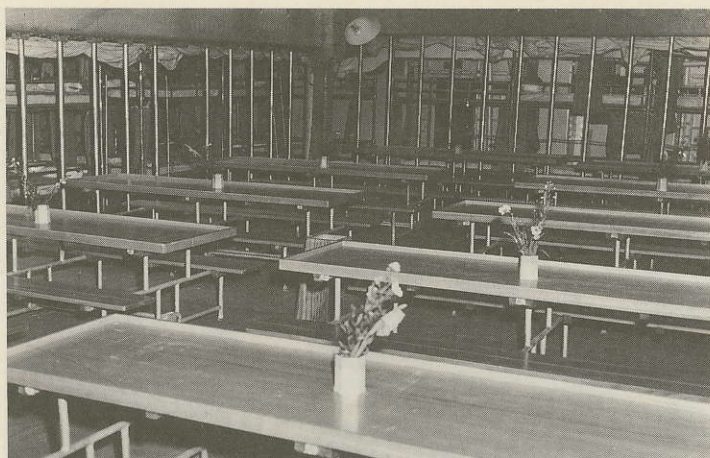
地獄に近い状態となった。「蒼氓」のサイゴン〜シンガポール間の部分に、こんな一節がある。

“無事な航海が幾日かつづき、やがて物凄く暑い日が始ってきた。ハッチの蓋は夜も半分はめくったままで、デッキには TENT を張って日陰を造った。しかし船室が蒸風呂のような事には変りはなかった。移民の食欲は目に見えて減り、退屈と暑さにぐったりとしてしまっていた。このあいだつけたばかりの扇風機は昼も夜もかけっ放しにしておくのでコイルがみな焼き切れてしまい、動くのは幾つもなかった。”(新潮文庫より)

客室内の高温のため、移民たちは一様にアセモに悩まされた。アセモがこじれて皮膚病になるケースも多かった。昭和初期の南米東岸航路移民船(日本郵船の船を含む)の船内疾病統計によると、乗船者の17パーセントが治療を要する皮膚病にかかっているが、そのほとんどが暑さによるアセモ、汗疱疹、湿疹である。

“さんとす丸”級の拡大改良型である“ぶゑのすあいろ丸”級も、客室の換気装置は自然通風と扇風機だけであった。これが機械通風にかわるのは、第2次大戦前夜に完成した“あるぜんちな丸”級からであり、戦後の南米移民船も同様に機械通風であった。

ステアリッジに冷房が入ったのは、南米移民終焉直前の1962年(昭和37年)に完成した“さくら丸”が最初である。この船は巡航見本市船が本業だが、本業以外の期間は南米移民船に転用され、冷暖房完備の展示会場の一部がステアリッジに早変わりした。移民たちの航海を配慮して、冷房装置を付けたわけでは決していない。結局南米へ向かう移民たちは、移民史の全期間を通して、ほとんど冷房装置の恩恵に浴することなく、汗まみれの船旅をおくったのである。



上甲板ハッチ上の食堂スペース。戦後の南米移民船「ぶらじる丸」のものである。(大阪商船三井船舶)

“さんとす丸”級やその後の移民船では、熱帯亜熱帯の強い陽射しを受ける上部デッキが木甲板で仕上がっていたので、多少は暑さが緩和された。これが仮に現代のフェリーのように鋼甲板だったら、その直下客室の人間はとても起居できなかっただろう。

ところが、かつての「船舶検査規程」にはこれを容認する過酷な条文が存在した。

“暴露甲板カ鋼甲板又ハ鉄甲板ニシテ其ノ直下ニ旅客室ヲ設クルトキハ該部分ニ於テ之ニ木甲板ヲ張ルコトヲ要ス(中略)但漁夫、移住民若ハ出稼人ヲ搭載スル場合ニハ検査官吏ノ見込ニ依リ之ヲ適用セサルコトヲ得”(第77条)

漁民は洋上生活のプロであるからまだしも、船に慣れない移民たちをこのように特別視したのは、やはり時代であろうか。筆者はこの条文を読むとき、国家と歴史の非情さを思わずにはいられない。この規程は「船舶検査法細則」と同じ1897年(明治30年)に制定、3年後に全面改正されたものである。

移民たちの公室スペースについて

客室内の採光は舷窓(各区画が片舷5〜6カ所)からの自然光と電灯照明によったが、もともとが広大な船倉であるから、中は相当暗かった。室内の暗さは照明設備の進んだ戦後の南米移民船においても同様であって、筆者自身も学生時代、たびたび神戸〜横浜間に区間乗船して実感したところである。

舷窓について「船舶検査規程」は、“旅客室及ヒ船員常用室ニハ明取り及ヒ空気流通ノ為メ相当ノ窓ヲ設クヘシ”(第86条)としていた。舷窓のない空間に客室を設けることはご法度だったのである。

上甲板の各ハッチ(艙口)には、航海中は鋼製ハッチ・カバーがはめられ、その上に長テーブルとベンチを並べた。ここが移民たちの食堂となり公室スペースとなる。“さんとす丸”級では、長テーブルが各ハッチに2〜3列程度。通常は全員が座れないので、2〜3シットイングに分かれて食事をした。配膳室は上甲板の第2船倉後部と機関室後方に1室ずつあった。

ただし、この食堂スペースは入港時の荷役作業中は消滅するので、そのときは入院患者よろしくベッドの上で作業の埃を浴びながら食べることになる。ベッドの小机はこうしたときに用いられたわけだ。また、荷役中に移民たちが誤って下

の船倉へ墜落したり、作業に巻き込まれたりするのを防ぐため、ハッチの周囲に鉄パイプの支柱を約30センチ間隔で立てて、その外側を厚手のキャンバスで囲うという工夫もなされた。

スティアリッジは、復航時には蚕棚が撤去され貨物倉になる。最終港ブエノスアイレス以後の復航の寄港地は前回紹介したが、積載する貨物はコーヒー、綿花、小麦、ケブラチョ(ウルシ科の木。樹皮を皮なめしや染料に用いる)、化学薬品が主なものだった。ちなみに、往航時の貨物は米、綿製品、陶磁器、茶が上位を占めていた。

移民たちの公室エリアといっても大体こんなものであり、ほかには1層上の特別三等食堂の横に小さな喫煙所と売店がある程度だった。ただし、必要に応じて特三食堂が彼らに開放されることもあった。

覆甲板の右舷に位置する特三食堂は席数が119。本来はむろん特別三等船客(定員102人)用の公室であるが、食事とき以外は神戸出航後のオリエンテーションとか、自治組織の会議や行事などにも活用された。船では最大の公室であり、100人をこす船客が一堂に会する場所は、船内にはここ以外にはない。

売店は大阪商船の直営で、飲食物と日用雑貨を取り扱った。販売品目は清涼飲料、酒、缶詰、菓子、雑貨など。現在の内航客船の売店で見かける品目とさして変わりはない。

これら公室などの位置関係については、前回掲げた“さんとす丸客室配置図”を参照いただきたい。

特別三等の客室と食堂の位置

スティアリッジ関連の暗い記述が続いたので、このあたりで気分転換の意味もこめて、“さんとす丸”級の上級

客室について紹介しよう。

まず特別三等である。特三の船室はスティアリッジのB室の後方、第3ハッチの位置に設けられている。4～10人定員の部屋が両舷に各5室と内側に4室、合わせて14室。船客定員は合計102人。室内は固定式の二段ベッドで、実質的には二等の仕様であった。

“さんとす丸”級を紹介した大阪商船の「南米航路案内」（1926年刊）にも、“三等室は四人室，六人室，八人室，十人室に分れてゐて寢床には，寝具一式は勿論カーテンまでもついてゐて，二等室に匹敵するものであります。”とある。「蒼氓」ではC室としているこのエリアには，企業移民や移民会社の助監督が入っていたと石川は書いている。石川自身，“らぶらた丸”に取材乗船したときはこの特三の客となった。

特三の食堂は，前述のように覆甲板の右舷にあった。先輩格の“はわい丸”級にはこの種の公室は竣工当初は存在せず，北米航路時代の改装の際に，三等食堂として上甲板の中央部に設けられている。ただし，筆者の手元に改装後の図面がないので，その正確な位置は不明である。“ぶゑのすあいれす丸”級の場合も“さんとす丸”級と同様，特三食堂は上甲板の右舷に配置されていた。

この特三食堂の位置についてだが，“さんとす丸”級と“ぶゑのすあいれす丸”級がこれを右舷に配置したのは，往航時の暑熱を配慮したためではなかろうか。

南米航路では，全航程の3分の2が酷暑との闘いとなることは前に触れたが，その程度は右舷よりも左舷の方が厳しかったであろう。日本を出て暑さが身体に最もこたえるのは，南シナ海からインド洋にかけてであり，この海域では左舷の方が日照時間が長いからだ。食事や行事の際には100人をこえる数がこの部屋に入るわけで，それだけでも室温が上がるころへ，強い日差しが直射したのではたまらない。

これに関して連想されることだが，“POSH”という言葉をご存じだろうか。研究社の「新英和大辞典」をひもとくと，“Port Out Starboard Homeの略。英印航路で往航では左舷の船室が涼しいので運賃も高かったことからそれに乗れる人という意”とある。さらに転じて，“エレガントな”“一流の”という意味にも使われるようになったようだ。



“はわい丸”級の簡素な三等喫煙室。“さんとす丸”の喫煙スペースは特別三等食堂の横にあった。（横浜マリタイムミュージアム所蔵）

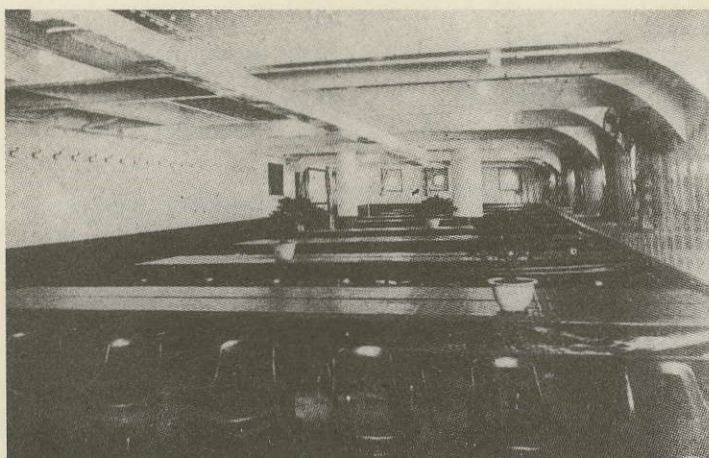
つまり，英国P & O社のインド航路では，往航客船が英国を出て灼熱の紅海を通過する際，左舷の客室は朝日が入るだけで，終日涼しい時間を持つことができたが，右舷では午後いっぱい西日が差し込んで，まるで火炉の中になるようになる。

復航ではこれが逆になり，左舷の客室が焦熱地獄化する。そのためP & Oの船は，VIPの船客が乗船したときには，往航では左舷客室，復航では右舷客室を割り振ったのである。

“さんとす丸”級の特三食堂の位置が暑熱海域での日差しを考慮したものかどうか，筆者の手元にはこれを確認する史料はないが，可能性としては考えられる。また，それとは無関係だったとしても，結果的には右舷に配したことで多少の涼しさを得たであろう。



“さんとす丸”級の特別三等船室（6人部屋）。石川達三はこのタイプの船室で南米に旅した。（横浜マリタイムミュージアム所蔵）



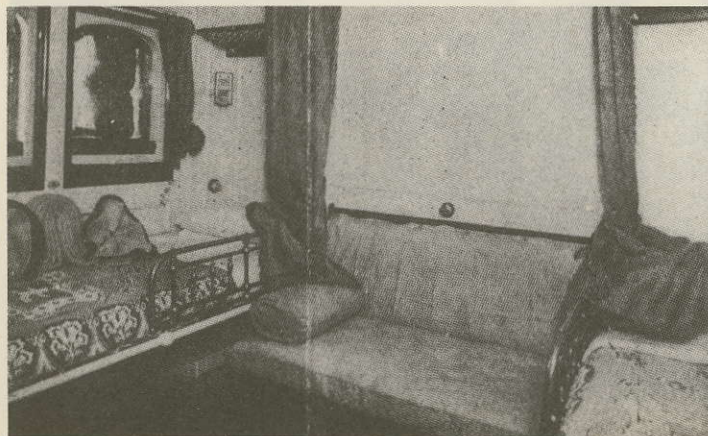
“さんとす丸”級の特別三等食堂。覆甲板の右舷中央部に位置する。特三船客の食事以外は移民たちのための行事に使われた。(横浜マリタイムミュージアム所蔵)

一等客室エリアの配置と設備

一等エリアは、船橋甲板とその上のポート甲板の2層にわたっていた。定員は40人。船室は船橋甲板に位置しており、両舷に各9室、後部に2室、計20室ある。仕様はツインルームで、“はわい丸”級が二段ベッドであったのに対し、通常型のベッドを1床ずつ部屋の両側に置いたのが大きな改善点だった。

公室も、従来の南米移民船と比べると格段に向上している。まず、船橋甲板の前寄りに一等食堂がある。席数は40。簡素だが、明るく近代的なたたずまいである。さらにポート甲板には、煙突前方に和風インテリアのラウンジ、後方に英国風の喫煙室とベランダが配置されていた。遊歩スペースもゆったり取っていたが、この時期にはまだ一等用プールの設備はない。

前述の「南米航路案内」では、一等客室をこのように



“さんとす丸”級の一等船室。(横浜マリタイムミュージアム所蔵)

紹介している。

“一等室は遊歩甲板（筆者注：正しくは船橋甲板）に在り各室定員二名。寝床は従来の二段式を廃し、室の両側に分れて一床ずつあり、大形の窓からは充分な光線が入り広い明るい心地よい、誠にすがすがしい室となつてゐます。一等室に続く前方に近代式の装飾による美しい一等食堂があります。一等談話室と喫煙室は、端艇甲板の前部と後部に在ります。日本式の装飾を施した談話室にはピアノを置き、東洋的なゆったりとした雰囲気包まれて又なき安易さを感じしめます。喫煙室はスコットランド式の装飾に原始的な気分を漂はせてゐます。喫煙室に続いて晴れ々々とするベランダカフェーを

設けました。遊歩甲板も広く、デツキビリヤード、ゴルフ、輪投や散歩に至つて自由で所々に藤椅子を置いて熱帯の航海の苦痛を忘れしめます。”

ちなみに、1926年（大正15年）刊行のこの「南米航路案内」では、日本からサントスまでの一等船賃は835円となっている。同区間の特三料金が225円、移民の場合は200円であったから、一等はその約4倍である。一等の客層は外交官、高級軍人、企業家、移民輸送監督などのほか、外国人船客も多かったようだ。

スティアリッジのトイレについて

さて、本題に戻って“さんとす丸”級のスティアリッジの衛生設備について見てみよう。

まずトイレである。スティアリッジ便所の数は合わせて4カ所（男女別）。前後部のデリック・ハウスに各1カ所、覆甲板の特三食堂の反対舷に1カ所、そして上甲板の特三エリアのトイレも移民たちが使用できたのでこの数に入っている。

びろうな話で恐縮だが、大便所（器）の数は男子便所が15個、女子便所が12個の計27個。三等の船客定員は790人だから、30人に1個の割合で備えられていた。便所については「船舶検査規程」に、“旅客船ニ於テハ旅客定員及ヒ船員ヲ併セ人員大約五十人ニ付一個ノ割合ヲ以テ大便所ヲ設クヘシ”（第92条）とあり、後年の「船舶設備規程」でも、“旅客船ニハ最大搭載人員五十人ニ対シ一個ノ割合ヲ以テ大便所ヲ設クベシ”（第117条）とされている。これでいくと“さんとす丸”

級の大便所数は16個で十分なわけで、この基準を大幅にクリアしていたことになる。

参考までに在来船の例を記すと、三等定員776人の“はわい丸”は男子便所が13個、女子便所が5個の計18個で、43人に1個の割合。三等定員600人の備後丸は合計13個で、46人に1個の割合である。

また、同じ時期の欧州各国の移民船の検査規定では、大便所は次のように定められていた。

英国：船客定員300人未満の船は100人につき4個、300人以上の船は100人を増すごとに2個の割合をもって増加する。

ドイツ：日本と同じで船客50人につき1個の割合。さらに男女用のものをなるべく反対舷に配置すること、という1項もあった。

フランス：船客定員100人未満の船は2個、100人以上の船は75人を増すごとに1個をプラスする。

イタリア：相当数の便所を男女別々に設けるべし、とあるだけで、具体的な基準はない。

ご覧のように、英国の基準が非常に厳しく、ラテン系の移民船では概して甘かったようである。上の基準で計算すると、“さんとす丸”級が仮に英国船だったら、大便所数は22個、フランス船だったら13個で合格ということになる。つまり、“さんとす丸”級の27個は、英国移民船の基準を超える数であったわけだ。

“さんとす丸”級の大便所が手厚かったのは、日本人の排泄習慣を尊重したこともあろう。一般に日本人などの農耕系民族は、狩猟民を祖とする欧州人よりも排泄頻度が多く、所要時間も長いといわれている。

さらに言えば、家族渡航主体の南米移民船では、女性移民客が多かったことも配慮したのであろう。基準の上では男女別はないが、女子用のトイレは大小共用であるから、相当数の女性客が乗る船では、基準以上の大便所が当然必要になるはずだ。この点は基準数ぎりぎりの備後丸と対照的であり、男だけの出稼ぎ渡航時代の意識から脱しえなかった郵船の運航ポリシーが、こんなところにも表出している。

洗面所、浴室、医療関連施設など

次に洗面所である。三等用洗面所は、男女別のものが覆甲板の便所の隣と、上甲板の右舷中央にある。

洗面器の数は男子17個、女子22個の合計39個。20人に1個の割合であるが、これについては「船舶検査規程」では特に基準を定めていない。ちなみに英国の移民船検



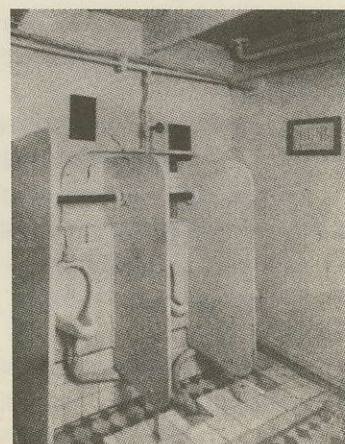
“さんとす丸”級の一等食堂。船橋甲板の前寄りに位置しており座席数は40。簡素だが明るく近代的なたたずまいである。



“さんとす丸”級の一等ラウンジ。和洋折衷のデザインが施されている。

査規定では、洗面器についても決まりがあり、100人につき最小5個の洗面器を備えること、とされていた。“さんとす丸”級に当てはめると約40個。英国船並みの数だったわけだ。

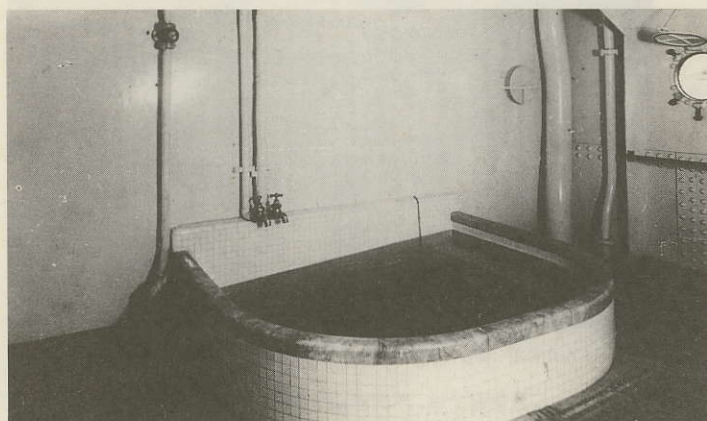
続いて浴室。スティアリッジの浴室は、上甲板右舷中央の三等用洗面所に隣接して、男女別に各1室（脱衣場



“はわい丸”級の三等男子便所。トイレの設備は“さんとす丸”級で大きく改善された。(横浜マリタイムミュージアム所蔵)



“はわい丸”級の三等洗面所。トラホームの感染を防止するために洗面所の設備には船会社も大いに気を使った。(横浜マリタイムミュージアム所蔵)



初代“あるぜんちな丸”の三等浴室。浴槽には海水が張られた。(大阪商船三井船舶)

付き)が設けられていた。浴槽の大きさは、男子26.2平方メートル、女子26.6平方メートル。浴槽に張られるのは、もちろん海水である。浴室についても、「船舶検査規程」には特に決まりはない。英国の規定では、移民船は100人につき1個の浴槽を備えること、となっていたが、西洋と日本では浴槽の大きさが異なるので、単純に比較することはできない。

次いで洗濯室。“さんとす丸”級の洗濯室は、広さが30.4平方メートルで、覆甲板の船尾甲板室に設けられていた。酷暑海域を航行する南米移民船にとって、浴室と洗濯室は必須の設備であるが、その利用については、回を改めて紹介したい。「南米航路案内」を見ると、これらのほかに理髪室もあったようであるが、その位置については確定できなかった。

衛生設備の中心は医療関係施設であるが、“さんとす丸”級は在来船と比べると、この方面でも手厚くなっている。まず、覆甲板の左舷中央に医務室があり、その下

の上甲板に出産室が設けられていた。出産室は2床。船体動揺の最も少ない所に位置している。医療関係の乗組員はドクター1人、助手1人、看護婦2人で、ドクターの船室は医務室に隣接していた。

一方、病室エリアは船尾甲板室上層のポート甲板に位置しており、男子用と女子用病室(各6床)と、伝染病患者用の隔離病室が設けられていた。病室はトイレ、浴室付きである。隔離という点からやむをえなかったとはいえ、医療施設が中央部と船尾部に二分されていたわけで、病室エリアと医務室が遠く離れているのは、医療上問題だったといえる。

加えて、この船尾ポート甲板の病室エリアは、伝染病患者が多数出たときにはたいへん手狭であった。そのため1928年(昭和3年)の“はわい丸”のコレラ大量発生事件を契機に改装工事が行なわれ、普通病室は男女用とも上甲板の船尾寄りに移動した。

南米移民船の医療関係施設については、また別の機会に1章を設けて詳述することにした。

最後に救命設備について触れておこう。“さんとす丸”級の救命ボートは16隻。外形写真を見ると、ポート甲板上に12隻(片舷6隻)、後部デリック・ハウス上と船尾ポート甲板上に各2隻が搭載されている。

客船の救命ボートについて「船舶検査規程」は、総トン数に応じて端艇を備えるように定めており、7,200総トン型の“さんとす丸”級の場合、最少艇数は12隻、最少容積4,500立方フィートとされていた。この積算方式が船客定員に対応した精緻なものになるのは、「船舶安全法」の法体系が整備された1934年以降のことだ。

合本用ファイル定価改訂のお知らせ

諸般の事情により、9月1日から「世界の艦船」合本用ファイルの定価を下記のとおり改定させていただきます。

新定価：1部500円

送料：1～8部まで 千820

9～17部まで 千980

株式会社 海人社